

# Non solo strade: l'imponente sistema di infrastrutture e comunicazioni intermodali finalizzate alla realizzazione della Nuova Via della Seta

*Flavio Lucchesi*

Università degli Studi di Milano

DOI: <http://dx.doi.org/10.7358/gn-2018-001-lucc>

## ABSTRACT

The *One Belt One Road* initiative is fundamental in the priority projects of the Chinese government, as it falls within the objectives of revitalization of the national economy through the increase in GDP and the creation of new international links. Consequently, in these years China is developing a great economic integration plan based also on a complex set of transport and logistics infrastructures. The construction of a complex of highways, high-speed railways, ports, airports, oil pipelines and telecommunications networks is in progress, aimed at increasing internal economic, financial and cultural relations and exchanges, as well as those between Beijing and many Asian, European, African states. It is therefore particularly interesting to try to grasp the role played by Italy in this ambitious project that – once completed – is destined to redesign the commercial and financial network on a world scale.

*Keywords:* China; China-Italy; OBOR; infrastructures; transport.

*Parole chiave:* Cina; Cina-Italia; OBOR; infrastrutture; trasporti.

## 1. OBOR: UNA STRATEGICA ‘DIPLOMAZIA DELLE INFRASTRUTTURE’

L’iniziativa di un piano organico per la realizzazione della Nuova Via della Seta è stata annunciata dal presidente cinese Xi Jinping nel settembre 2013, contestualmente alla proposta di costituire la Banca Asiatica d’Investimento per le Infrastrutture (AIIB, poi fondata nell’ottobre 2014), dotata di un capitale di 100 miliardi di dollari USA, di cui la Cina è il principale socio. L’iniziativa *One Belt One Road* è fondamentale nei piani del governo di Pechino, in quanto fattore coadiuvante agli obiettivi di rivitalizzazione dell’economia nazionale attraverso l’incremento del PIL (la cui crescita sta conoscendo in questi anni un rallentamento) e la creazione di nuovi legami internazionali, già enunciati a marzo 2016 nel 13° Piano Quinquennale.

In questi anni la Cina sta pertanto approntando la realizzazione di un grandioso e concreto progetto di integrazione economica basato anche su un insieme di infrastrutture di trasporto e logistica concernente un nuovo, fitto e veloce sistema di trasporti e comunicazioni che, una volta ultimato, ridisegnerà la rete commerciale e finanziaria a scala mondiale promuovendo nuove connettività regionali. Si tratta di un ambizioso complesso di autostrade, ferrovie ad alta velocità, porti, aeroporti, oleodotti e reti di telecomunicazione finalizzati a incrementare le relazioni e gli scambi economici, finanziari, culturali tra i paesi eurasiatici e non solo: anche il continente africano, ritenuto ad alto potenziale di sviluppo economico, è infatti inserito in questa fitta rete di collegamenti<sup>1</sup> che dovrebbe coinvolgere complessivamente oltre 60 paesi, il 65% della popolazione mondiale e il 55% del Prodotto lordo globale, spostando dunque il centro di gravità del pianeta (Frankopan 2017). In particolare, con questa strategica ‘diplomazia delle infrastrutture’ la Cina mira a promuovere il suo ruolo nelle relazioni globali, favorendo i flussi di investimenti internazionali e gli sbocchi commerciali dei propri prodotti, mettendosi in diretta concorrenza con le istituzioni finanziarie a guida statunitense (come la Banca Mondiale e il Fondo Monetario), russa e giapponese<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Abbastanza numerosi sono ormai gli studi che si occupano della presenza sempre più consistente degli interessi cinesi in Africa. Tra questi, ricordiamo Ferrari 2008, Gardelli 2009 e il recente numero monografico della rivista *Mondo Cinese* (2016).

<sup>2</sup> La rivista *Limes* ha pubblicato all’inizio del 2017 un numero monografico (per il quale si rimanda in bibliografia) dedicato agli effettivi e potenziali risvolti che l’attuazione del progetto OBOR potrebbe determinare a breve-medio termine nello scacchiere geopolitico mondiale. La prima parte del volume riguarda la nuova sfida Cina - Stati Uniti; la seconda parte il ruolo giocato da UE ed Italia; la terza parte le relazioni tra Pechino e altri paesi asiatici.

Com'è noto, la Nuova Via della Seta – che vuole richiamarsi alla sua antica 'progenitrice', per molti secoli ponte cruciale di scambi commerciali e circolazione di idee<sup>3</sup> – si sviluppa su due principali direttrici eurasiatiche, integrate da vari corridoi economici: quella terrestre (o continentale), conosciuta come la *Silk Road Economic Belt* (SREB), a sua volta articolata in differenti assi che interessano l'Asia centrale, il Medio Oriente e l'Europa centro-settentrionale; e la cosiddetta Via della Seta Marittima del XXI secolo (*21st Century Maritime Silk Road* – MSR), che dall'ampia regione dell'Asia sud-orientale si protende lungo la vasta fascia bagnata dall'Oceano Indiano (raggiungendo anche le coste africane) e, risalendo il Mar Rosso, entra nel Mediterraneo attraverso il Canale di Suez.

## 2. IL SISTEMA DEI TRASPORTI

### 2.1. *Le comunicazioni stradali e ferroviarie*

La rete stradale sta conoscendo in Cina uno sviluppo eccezionale che, cominciato dalla fine degli anni 1980, ha visto negli ultimi tempi un fortissimo incremento. In particolare, con gli ultimi quattro ministri dei Trasporti è stata costruita in pochi anni la rete autostradale più ampia del mondo: oltre 110.000 km di autostrade che – percorse da circa 150 milioni di autoveicoli – attraversano il paese in ogni direzione; i progetti prevedono di realizzare per il 2030 sul territorio nazionale un totale di circa 200 autostrade (delle quali 120 principali e le restanti di raccordo), per un'estensione complessiva di ben 260.000 km. A questo eccezionale sviluppo delle comunicazioni stradali è corrisposto peraltro, nelle principali regioni urbane, un forte congestionamento del traffico e aumento dell'inquinamento: tra le sfide presenti e future occupa pertanto un ruolo fondamentale quella relativa al conseguimento di risultati di sostenibilità nel trasporto su gomma (Hu *et al.* 2010).

Tra le opere più recentemente compiute, è degno di nota l'ampio tratto di autostrada (inaugurato nella seconda metà del 2016) che attraversa per quasi 1500 km la regione settentrionale del paese correndo in gran parte nel Deserto dei Gobi. Una volta ultimata, l'opera supererà i 2000 km e collegherà Pechino a Urumqi, capitale della regione autonoma dello Xinjiang,

---

<sup>3</sup> Per un quadro sintetico ma accurato delle complesse e spesso conflittuali vicende legate allo sviluppo conosciuto nei secoli dalla Via della Seta cf. Xinru 2016; Cardini e Vanoli 2017.

aprendo importanti prospettive economiche legate alle risorse minerarie ed energetiche.

Naturalmente, la realizzazione di queste grandi arterie comporta anche la costruzione di imponenti strutture come ponti, viadotti, gallerie. Significativo, per esempio, il ponte più lungo del mondo, che – iniziato a costruire nel 2009 – verrà aperto al traffico nel 2018 e collegherà Hong Kong, Zhuhai e Macao, cioè le tre principali città site sul grande delta del Fiume delle Perle. Si tratta di un'opera di 50 km particolarmente ardita dal punto di vista ingegneristico, e che è in realtà costituita da una successione di sopraelevate, isole artificiali e tunnel sottomarini costruiti sia per ovviare alla profondità delle acque, sia per non ostacolare l'enorme flusso di traffico navale che percorre l'estuario dello Zhujiang. L'opera è stata progettata per resistere a terremoti fino a 8 gradi di magnitudo della scala Richter, e per reggere all'ipotetico impatto di una nave da 300.000 tonnellate. Questo avveniristico complesso viario, su cui è previsto il passaggio giornaliero di molte decine di migliaia di mezzi, renderà molto più scorrevoli e veloci le comunicazioni tra Hong Kong e il continente.

È inoltre in progettazione la più lunga galleria sottomarina del mondo, che dovrebbe essere completata entro il 2026 con una spesa prevista di 32 miliardi di dollari. Si chiama *Bohai Strait Tunnel*, sarà nella Cina nord-orientale e collegherà il porto di Dalian sulla penisola Liaodong, con Yantai sulla penisola Shandong. Il tunnel attraverserà lo Stretto di Bohai e sarà lungo 120 km, di cui 90 sottomarini: risulterà pertanto più lungo dei due tunnel sottomarini oggi più estesi del mondo sommati insieme (e cioè quello giapponese di Seikan tra le isole di Honshu e di Hokkaido, e quello sotto la Manica tra Francia e Gran Bretagna). Si tratterà di un sistema integrato treno/auto, che permetterà di compiere il tragitto in meno di un'ora, rispetto alle 10 ore attualmente necessarie col traghetto.

La rete ferroviaria cinese ha visto i suoi inizi con un primo breve tracciato sperimentale creato da un mercante inglese nel 1864 e subito rimosso dal governo; successivamente, sono state attribuite – a partire dalla fine del XIX secolo – concessioni di costruzione e gestione a compagnie straniere. Ciò ha consentito nella prima metà del Novecento un iniziale parziale sviluppo del trasporto su ferro, che si sarebbe poi definitivamente affermato dopo l'istituzione della Repubblica Popolare: sono ben noti i cospicui investimenti impiegati in proposito dal governo di Mao Zedong<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Al fine di mostrare la tecnologia ferroviaria, nel 1864 un mercante inglese ideò a Pechino una breve linea a scartamento ridotto, che venne però quasi subito smantellata. Anche la prima linea commerciale – creata nel 1876 dagli Inglesi tra Shanghai e Woosung – venne

Dall'ultimo quarto del secolo scorso si sono verificati importanti e sempre più rapidi miglioramenti tecnologici, che hanno portato inizialmente alla graduale scomparsa delle locomotive a vapore (ancora largamente in uso prima degli anni Ottanta), sostituite da quelle diesel ed elettriche, e poi alla quasi fulminea diffusione dell'alta velocità. Tutto ciò è andato di pari passo con l'apertura al traffico di un numero sempre crescente di nuove linee: basti pensare che tra il 2010 e il 2015 sono stati inaugurati in media oltre 6000 km di vie ferrate ogni anno, fino alla creazione di una rete che oggi supera complessivamente i 112.000 km di estensione, correndo su ponti e attraversando gallerie frutto di progetti e lavori ingegneristici particolarmente innovativi<sup>5</sup>.

La gestione e la regolamentazione delle linee ferroviarie, operate secondo una serie di riforme per oltre cinquant'anni dal Ministero delle Ferrovie della Repubblica Popolare, sono state trasferite dal 2013 alla National Railway Administration, un *bureau* subministeriale del Ministero dei Trasporti; la *China Railways Corporation* è la compagnia ferroviaria statale che gestisce il trasporto passeggeri e merci, frazionato anche in una serie di compagnie minori (Tjia 2016).

I primi 15 anni del XXI secolo hanno conosciuto un notevole incremento nella domanda e nell'offerta dei servizi su ferro: oggi circa due milioni e mezzo di occupati lavorano lungo i 16 corridoi ferroviari principali, consistenti in otto 'verticali' con direzione nord-sud e altrettanti 'orizzontali' con direzione est-ovest, che collegano tra loro oltre 80 principali città del paese<sup>6</sup>.

Oggi in Cina il treno è un mezzo di trasporto molto usato dai passeggeri, in particolare per percorsi medio-lunghi (intorno ai 500 km). I treni, divisi per tipologie in base alla velocità e al numero di fermate, offrono carrozze e servizi anche molto differenti: dai convogli più moderni e confortevoli, a quelli basici ed essenziali, dove è possibile pagare un biglietto a

---

rimossa dal governo, che cominciò a dare concessioni ferroviarie (soprattutto a compagnie straniere) solo a partire dal 1895, dopo la sconfitta subita nella prima guerra sino-giapponese. La prima ferrovia interamente progettata e costruita dai Cinesi tra il 1905 e il 1909 fu la Pechino-Zhangjakou. Per un quadro sintetico dell'evoluzione spazio-temporale della rete ferroviaria cinese nel corso del Novecento cf. Jiaoe *et al.* 2009.

<sup>5</sup> Si pensi, tra i tanti possibili esempi, alla linea Yichang-Wanzhou che – costruita tra il 2003 e il 2010 in un territorio carsico – conta 159 gallerie e 253 ponti, che coprono il 74% dei circa 380 km complessivi di percorso.

<sup>6</sup> Tra le più importanti 'linee verticali' ricordiamo la Pechino-Shanghai, la Pechino Kowloon, la Pechino-Guangzhou e i cosiddetti 'corridoi' Datong-Zhanjiang e Lanzhou-Kunming. Tra le principali 'linee orizzontali' vi sono la Pechino-Tibet, la Shanghai-Kunming, la Nanchino-Xi'an e gli importanti 'corridoi' dello Yangtze River e del Southwest Coastal Access.

prezzo inferiore viaggiando in piedi nei corridoi. Il trasporto merci riguarda in particolare le rinfuse solide: soprattutto carbone e cereali.

In particolare, nell'ultimo decennio, è stato rilevante e ambizioso il progetto di costruzione di un fitto sistema ad alta velocità per treni che viaggino ad oltre 300 km/h, i quali percorrono una rete di otto corridoi, correndo su linee convenzionali modificate, o su linee appositamente dedicate. Le prime linee ad alta velocità sono state inaugurate nel 2007, e oggi sono attivi circa 20.000 km di ferrovie veloci sulle quali hanno viaggiato – nel solo 2015 – oltre un miliardo di passeggeri. Le autorità cinesi prospettano di porre in servizio entro il 2030 la cifra impressionante di 45.000 km di linee ferroviarie veloci.

Il fatto che in Cina il tema dell'alta velocità sia particolarmente considerato trova anche conferma nel record per la velocità massima raggiunta da un treno passeggeri, pari a 431 km/h, appartenente proprio a un convoglio cinese; inoltre, è in corso un piano di ricerca e sviluppo per l'ideazione di un nuovo tipo di treno, il *Maglev*, che dovrebbe raggiungere i 600 km/h collegando dunque le *megacity* di Pechino e Shanghai (distanti 1200 km) in circa due ore e risultando di conseguenza estremamente competitivo rispetto all'aereo.

## 2.2. Le comunicazioni marittime e aeree

L'Asia occupa un ruolo chiave nei trasporti marittimi mondiali: oltre il 40% delle merci caricate e scaricate nel mondo ha origine e destinazione in quest'area. In particolare, la Cina dispone oggi di circa 2000 porti tra costieri e interni, che coinvolgono un traffico merci particolarmente intenso e in continua crescita, riguardante soprattutto il carbone, i minerali ferrosi, il petrolio greggio e il grano. Nel novembre 2017 è stato registrato un nuovo record mensile nel volume di traffico delle merci circolate negli scali marittimi e fluviali cinesi, con un totale di oltre 700 milioni di tonnellate.

Questo risultato deriva dai cospicui investimenti fatti negli ultimi anni da Pechino nella logistica e nelle infrastrutture portuali, e destinati soprattutto al potenziamento di scali in acque profonde e all'incremento di banchine per container (come a Shanghai, Tianjin, Shenzhen, Dalian); i grandi progressi compiuti in questo settore sono confermati dal fatto che, in base alla classifica stilata nel 2015 dal *World Shipping Council*, tra i primi 10 porti al mondo per volume di TEU movimentate ben 7 erano cinesi<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Si tratta dei porti di Shanghai (che con 36.54 milioni di TEU è al vertice della classifica mondiale), Shenzhen, Ningbo-Zhoushan, Hong Kong, Qingdao, Guangzhou e Tianjin,

Tra i più recenti progetti di grande portata è emblematica la realizzazione del porto container in acque profonde di Yangshan, nella baia di Hangzhou a sud di Shanghai, costruito sulle due isole omonime (la grande e la piccola Yangshan) collegate alla terraferma per mezzo del ponte di Donghai, che con i suoi 32.5 km è tra i più lunghi ponti marittimi del mondo. Il porto dispone di banchine per portacontainer della lunghezza complessiva di oltre 10 km, consente ormeggi con pescaggio fino a 15 metri, e può pertanto gestire le più grandi navi container odierne. Nel 2015 ha gestito la cifra record di quasi 35 milioni di TEU, risultando in tal modo tra gli scali marittimi commerciali più frequentati del pianeta.

Proiezioni dello Shanghai International Shipping Institute (SISI) prevedono che nel 2030 la Cina movimenterà il 15% del trasporto marittimo mondiale, con un tasso di crescita che nei prossimi anni sarà pari al 6%. In particolare, diminuirà il traffico di ferro e carbone, mentre aumenterà quello di petrolio e grano; parallelamente, crescerà la flotta delle petroliere e delle portarinfuse, mentre diminuirà il numero delle navi container (ma incrementerà la loro capacità di carico complessiva, determinata dal maggiore tonnellaggio). Tra le arterie pulsanti di questo mondo portuale svolgerà un ruolo di primo piano il fiume Yangtze, che movimenterà i quattro giganteschi *hub* di Chongqing, Wuhan, Nanjing e Suzhou<sup>8</sup>.

Per quanto concerne l'aviazione civile, la Cina ha conosciuto un'espansione tardiva del settore, il quale però negli ultimi anni ha velocemente recuperato ogni svantaggio: ciò grazie sia all'investimento di cospicui finanziamenti volti alla modernizzazione e al potenziamento delle infrastrutture e della flotta, sia all'attuazione di una serie di iniziative finalizzate all'ampliamento del mercato (allentamento dei requisiti per i visti di entrata e uscita dal paese, accordi bilaterali con altri stati per il trasporto aereo, apertura di nuove compagnie, incremento delle rotte, ecc.). Tali sforzi hanno prodotto un eccezionale successo: secondo la Civil Aviation Administration of China (CAAC), tra il 2011 e il 2015 la flotta è più che raddoppiata superando i 2600 aeromobili, il traffico è cresciuto a una media annuale del 10.4%, e l'industria nel suo complesso ha conseguito un profitto complessivo di oltre 73 miliardi di dollari (pari a più del triplo di quello accumulato nel quinquennio precedente).

---

che occupano rispettivamente la terza, quarta, quinta, settima, ottava e decima posizione. Il TEU (acronimo di *Twenty-foot Equivalent Unit*) è la misura volumetrica standard nel trasporto dei container e corrisponde a circa 40 metri cubi complessivi di capienza.

<sup>8</sup> Ci si riferisce alle proiezioni riportate dal *China Shipping Development Outlook 2030*, pubblicato nel marzo 2015.

In linea con gli obiettivi economici, politici e sociali del 13° Piano Quinquennale per il 2016-2020, che punta molto sulla già citata ambiziosa e complessa iniziativa OBOR, il trasporto aereo occupa un ruolo privilegiato nel rafforzamento sia dei collegamenti interni tra le principali città del paese, sia di quelli internazionali con il resto dell'Asia e del mondo. Oggi In Cina operano circa 500 aeroporti di varia grandezza, i più importanti dei quali sono, nell'ordine: Pechino, Shanghai, Chengdu, Xiamen, Canton. Il numero complessivo dei passeggeri ha superato nel 2015 i 430 milioni, ed è cresciuto negli ultimi 5 anni del 50%; le merci trasportate si sono avvicinate ai 20.000 milioni ton-km.

Le tre principali compagnie aeree del paese sono statali: *Air China*, *China Southern Airlines* e *China Eastern Airlines*; molto interessante, peraltro, è il recente sviluppo delle *low cost*: valga il caso di *Spring Airlines* che, nata nel 2004, ha conosciuto un rapido successo che l'ha portata nel gennaio 2015 a essere il primo vettore del suo genere con proprie azioni quotate alla borsa di Shanghai.

Il consistente progetto di sviluppo e ammodernamento di questi ultimi e dei prossimi anni comprende l'operatività di nuove *start-up* (come la *Colorful Guizhou Airlines* e la *Yunnan Hongfu Air*); l'ulteriore ampliamento delle flotte (valga, tra tutti, il caso di *China Southern Airlines*, che ha firmato un accordo da 10 miliardi di dollari con la *Boeing* per l'acquisto di 110 nuovi aeromobili, che dovrebbero essere consegnati entro il 2021); il continuo miglioramento dei servizi: dalle attrezzature di sicurezza a terra e in volo, alla gestione computerizzata delle informazioni, alle concessioni aeroportuali, ai sistemi automatizzati per il controllo del traffico e per le comunicazioni suolo-aereo, ecc.

Particolarmente ambizioso è l'obiettivo di costruire entro il 2030 centinaia di nuove aerostazioni e *hub*, per consentire al 90% della popolazione nazionale di rientrare in un raggio medio non superiore ai 100 km di distanza rispetto all'aeroporto più vicino: ciò anche per rispondere alla forte concorrenza operata sulle linee medio-brevi dai treni ad alta velocità (Fu, Zhang, and Lei 2012). Tra i progetti più impegnativi in corso di attuazione vi è la costruzione del più grande aeroporto del mondo (oggi è quello di Dubai): Beijing-Daxing, con una capacità di ben 130 milioni di passeggeri all'anno. Il nuovo mega-aeroporto, del costo previsto di 13 miliardi di dollari USA, sarà a 50 km dalla capitale, avrà 9 piste di decollo e sarà costruito su più di 27.000 ettari di terra.



### 3. GLI INVESTIMENTI ALL'ESTERO

Come si è visto, la costruzione sul territorio e sulle coste cinesi di queste numerosissime e avveniristiche super infrastrutture è naturalmente finalizzata allo sviluppo del trasporto interno. È peraltro evidente anche un altro importante scopo: questa estesa e capillare rete di autostrade, ferrovie ad alta velocità, porti e aeroporti si prospetta come base di cui Pechino intende servirsi per mettere in collegamento la sua potente economia con i paesi del continente eurasiatico attraverso – appunto – il progetto *One Belt One Road*.

A tale scopo, negli ultimi anni sia imprese statali che investitori privati cinesi hanno praticato una strategia sinergica particolarmente attiva (per non dire aggressiva) rivolta verso l'estero. Significativo, in proposito, l'insieme di iniziative volte a incrementare la cooperazione economica con Myanmar (Birmania, Burma): si pensi che oltre il 40% degli investimenti stranieri nell'ex colonia britannica provengono oggi dalla Cina. Particolarmente importante è la creazione della cosiddetta *Kyaokpyu Special Economic Zone*, ossia di un'ampia area intorno al porto di Kyaokpyu (sito sulla costa nord-occidentale di Myanmar) che risulta un punto nevralgico per il rifornimento di petrolio per la Cina. È dunque in corso un progetto congiunto tra compagnie dei due stati, volto all'ideazione di un'autostrada, di una ferrovia veloce e di un oleodotto che percorreranno i circa 1000 km necessari a mettere in comunicazione Kyaokpyu con la città di Kunming, capoluogo della provincia cinese dello Yunnan.

Sono anche in corso o a uno stadio avanzato gli accordi per finanziamenti cinesi in Bangladesh e nello Sri Lanka. Nel primo caso per la concessione a Chittagong del più grosso porto in acque profonde nella baia del Bengala; nel secondo caso per progetti finalizzati all'ampliamento e ammodernamento dei porti di Colombo (la capitale) e di Hambantota (nella provincia meridionale omonima).

I più importanti passi fatti dalla Cina in questa parte del continente per l'implementazione del progetto *One Belt One Road* sono però quelli compiuti in Pakistan. Pechino ha garantito un contratto di locazione di 40 anni del porto pakistano di Gwadar (sulla costa sud-occidentale della provincia del Belucistan, non lontano dal confine con l'Iran), che risulta strategico in quanto il 60% del petrolio giunge in Cina dal Golfo Persico: vi si stanno dunque costruendo imponenti infrastrutture con un investimento di diversi miliardi di dollari USA, al fine di accrescerne le capacità fino a renderlo un mega-porto nodale per i servizi marittimi dell'area. È inoltre previsto l'investimento di 46 miliardi di dollari USA per ideare il cosiddetto 'corri-

doio economico sino-pakistano', ossia un'autostrada di oltre 1100 km tra Karachi e Lahore; una ferrovia ad alta velocità tra Karachi e Peshawar; il nuovo aeroporto internazionale di Gwadar; e un oleodotto tra la città iraniana di Navabshah e il porto di Gwadar: ciò creerà una rete intermodale che congiungerà i percorsi via terra e via mare di questo asse della Nuova Via della Seta.

Sempre a tale proposito, un'altra fondamentale area di grandi investimenti cinesi in infrastrutture nell'Oceano Indiano è l'Africa orientale. Tra tutti, va sicuramente citata la costruzione della linea ferroviaria a scartamento standard dalla città portuale di Mombasa, in Kenya, alla capitale Nairobi, che dovrebbe essere inaugurata all'inizio del 2018; in una seconda fase, la ferrovia si estenderà attraverso l'Uganda, con diramazioni a ovest verso Kisangani (Repubblica Democratica del Congo), a sud verso il Ruanda e Burundi, a nord verso il Sudan meridionale. I fondi (del valore di 14 milioni di dollari USA) saranno forniti per il 90% con prestito agevolato dalla China's Export-Import Bank, mentre l'imponente infrastruttura sarà realizzata dalla China Road and Bridge Corporation, una società del gruppo China Communications Construction Company (CCCC).

Per quanto riguarda invece l'asse verso l'Eurasia settentrionale, il progetto cinese *One Belt One Road* vede la Cina collaborare con la Russia nell'ideazione di grandi infrastrutture per l'esportazione di energia da Mosca a Pechino: sono pertanto in costruzione gli oleodotti cosiddetti *The Power of Siberia* e *The Power of Siberia 2*, che forniranno alla Cina gas naturale proveniente dai centri di produzione di Iakutsk, nella Siberia nord-orientale. La Cina ha anche prospettato un ingente credito a favore della Russia per la costruzione di una linea ferroviaria veloce di circa 800 km tra Mosca e Kazan, importante centro commerciale ed economico del Tatarstan.

Per quanto concerne i collegamenti con l'Europa meridionale, risulta invece di grande rilevanza l'accordo firmato tra Atene e due colossi cinesi: la compagnia di telecomunicazioni *ZTE Corporation* e la società di logistica marittima *China Ocean Shipping Company* (COSCO); transazione che rientra nel piano di privatizzazioni programmato dal governo greco per tentare di risollevare il paese dalla grave crisi economica. In base a tale accordo, nel 2009 la COSCO si è aggiudicata per 35 anni la concessione della gestione di due terminal su tre del porto del Pireo, e nel 2016 ha acquistato la quota di controllo (67%) dell'intero porto. Come immediata conseguenza, la COSCO ha già investito molte centinaia di milioni di euro per ammodernare il porto e costruire nuovi terminal porta container: basti pensare che tra il 2009 e il 2013 il Pireo ha visto la sua capacità di movimentazione

merci incrementata di 5 volte. L'intenzione concreta è quella di ampliarne le capacità, facendolo diventare il terminale delle merci cinesi per l'Europa meridionale e orientale.

Rientrano in questa prospettiva una serie di altre importanti iniziative, tutte sovvenzionate da finanziamenti cinesi: l'imminente completamento della linea ferroviaria ad alta velocità tra il confine macedone-greco e il Pireo; l'ammodernamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie serbe (con specifici accordi bilaterali tra Pechino e Belgrado); la costruzione di una linea ferroviaria veloce tra Serbia e Ungheria: ciò porterebbe a un collegamento ferroviario veloce tra il Pireo e Budapest, collegando dunque il porto greco con l'Europa orientale e centrale, e con le restanti infrastrutture della Via della Seta terrestre.

Non va poi certo dimenticata l'inaugurazione avvenuta nell'ottobre 2013 di Marmaray, il tunnel ferroviario sottomarino lungo 14 km che collega la sponda europea e quella asiatica del Bosforo, con la previsione, in una seconda fase, dell'ammodernamento delle comunicazioni ferroviarie turche sia in prossimità della costa europea, che di quella asiatica, appunto per velocizzare le comunicazioni tra i due continenti.

Ricordiamo, infine, un evento molto recente e di grande significato: il 18 gennaio 2017 è arrivato alla stazione di Barking (a East London) il primo treno container partito 16 giorni prima da Yiwu (nella provincia cinese orientale dello Zhejiang).

Londra risulta così la quindicesima città europea a essere la destinazione di un convoglio merci cinese; la prima è stata Amburgo, che nel 2008 fu raggiunta da un treno proveniente da Xiangtan nella Cina centrale; ad essa sono seguite, tra le altre, Duisburg, Madrid, Lione, Varsavia, Rotterdam, collegate a metropoli cinesi quali Chengdu, Suzhou, Wuhan, Xiamen, ecc. Il treno arrivato a Londra si chiama *East Wind Train* ed ha compiuto un viaggio di 12.000 km attraverso Kazakhstan, Russia, Bielorussia, Polonia, Germania, Belgio e Francia; composto da 36 vagoni, ha trasportato in Gran Bretagna ricambi auto, prodotti di elettronica, articoli per la casa e capi di abbigliamento per un valore stimato di più di 4 milioni e mezzo di euro. Questo collegamento ferroviario, che ha frequenza settimanale, è operato dalla compagnia di stato *China Railway Corporation*, e rientra nel piano di rivitalizzare l'economia cinese (aiutando anche lo sviluppo di province isolate) e di instaurare più stretti legami economici tra Cina e Gran Bretagna (ancor più dopo la *Brexit*), offrendo un'importante alternativa agli altri mezzi di trasporto: il percorso in treno è infatti molto più economico di quello in aereo (costa la metà) ed è molto più veloce di quello in nave (impiega la metà del tempo).

#### 4. LA POSIZIONE E IL RUOLO DELL'ITALIA

È a questo punto inevitabile domandarsi quale ruolo possa svolgere l'Italia – se da protagonista o comprimaria- all'interno del grande progetto *One Belt One Road*, e quali opportunità potrebbero offrirsi alla nostra economia (Virano 2017).

In primo luogo, le nostre aziende potrebbero nei prossimi anni vedere un incremento delle loro esportazioni in Cina. A partire dall'inizio del nuovo millennio l'Italia ha in verità considerevolmente aumentato le esportazioni verso Pechino: queste sono infatti cresciute da 2.3 miliardi di euro nel 2000 a 10.4 miliardi di euro nel 2015, con una variazione positiva superiore al 300%. I settori più interessati sono stati quello manifatturiero, meccanico, chimico ed alimentare. Inoltre, sempre nel quindicennio considerato il nostro paese ha fatto investimenti diretti in Cina per quasi 320 milioni di dollari USA annui.

Sono dati certamente positivi, ma che se paragonati a quelli di due nostri importanti *competitor* dell'Unione Europea evidenziano un forte *gap*: nel periodo in esame è stato infatti decisamente maggiore rispetto a quello italiano l'aumento delle esportazioni e degli investimenti francesi, ed è risultato ancor più nettamente superiore quello tedesco: si pensi che la Germania è arrivata a esportare in Cina nel 2015 beni per 72 miliardi di euro, e a investire nei 15 anni in oggetto 1.2 miliardi di dollari USA annui.

Per risultare maggiormente competitive le nostre aziende dovranno elaborare “una strategia di internazionalizzazione di medio-lungo periodo che sia costante ma flessibile” e pronta a recepire i segnali del mercato cinese, in qualche modo crescendo di pari passo con esso: ciò anche attraverso “una presenza locale stabile e ramificata sul territorio”, che dia vita a reti finalizzate a quello specifico mercato, in cui aziende di prodotti complementari “potrebbero comunicare una immagine di solidità e di forza che non guasta nelle relazioni con le controparti cinesi” (Porto 2016, 40).

Un'altra opportunità per le nostre aziende derivante dal coinvolgimento nell'ideazione della Nuova Via della Seta potrebbe certamente consistere nella loro partecipazione alle gare di appalto per i progetti finanziati dall'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Per ottimizzare le risorse indirizzandole verso il conseguimento dei successi sperati, è necessario che si parta dall'esperienza acquisita negli ultimi anni per vincere progetti finanziati dalla Banca Mondiale. Facendo tesoro delle virtuosità e delle criticità riscontrate nella partecipazione italiana alle gare di appalto della Banca Mondiale, sarà infatti possibile concertare – anche con l'apporto operativo del governo italiano – iniziative e proposte vincenti per forniture di lavori

pubblici, beni e servizi in aree che, come l'Asia centrale, meridionale e sud-orientale, sono lontane dalla tradizionale sfera di influenza politica ed economica italiana ma presentano potenzialità eccezionali.

Soprattutto, però, la grande occasione che lo sviluppo del progetto OBOR offre all'Italia consiste nell'opportunità dell'incremento degli investimenti cinesi nel nostro paese. Se per quanto concerne il tragitto terrestre *The Silk Road Economic Belt* l'Italia sembrerebbe destinata a rivestire un ruolo marginale poiché occupa una posizione oggettivamente periferica rispetto al blocco centrale franco-tedesco, ben più interessante appare invece la sua ubicazione strategica nel contesto marittimo.

Il ruolo naturale della nostra penisola come terminale principale della cosiddetta *21st Century Maritime Silk Road* (MSR), e dunque come porta d'ingresso in Europa per le merci cinesi che viaggiano via mare, vede però l'agguerrita concorrenza di altri porti mediterranei tra cui, in primo luogo, quello greco del Pireo. Riguardo a quest'ultimo, bisogna precisare che se da una lato – come abbiamo visto – vi si sono concentrati rilevantissimi investimenti cinesi, dall'altro lato esso presenta alcune criticità: non gode di una posizione baricentrica, è il *gateway* di un mercato interno limitato, e i mercati balcanici immediatamente adiacenti sono a loro volta poco rilevanti. Al contrario, possono risultare ben più interessanti per molte ragioni logistico-commerciali porti dell'Alto Adriatico come Venezia, Trieste e Ravenna, che sono porta d'accesso a una regione europea ad alta densità economica. Risulta dunque fondamentale che l'Italia elabori una strategia coordinata volta a farne un sistema integrato che funga da punto di origine e destinazione della Nuova Via della Seta Marittima (e, di conseguenza, da anello di congiunzione con quella terrestre rivolta al cuore dell'Europa)<sup>9</sup>. Va inoltre precisato che la tratta Amburgo-Shanghai è di 11.000 miglia, mentre quella Nord-Adriatico-Shanghai è lunga 8630 miglia, e comporta dunque un risparmio di circa 8 giorni di navigazione.

Accogliendo e favorendo secondo una strategia *win-win*<sup>10</sup> investimenti cinesi che rispondano al fabbisogno infrastrutturale italiano attraverso *joint venture* che coinvolgano sia i nostri grandi *player* che le piccole e medie aziende (le quali a loro volta potrebbero beneficiare di contratti di subap-

---

<sup>9</sup> Ricordiamo a questo proposito che nel 2010 è stata fondata la North Adriatic Ports Association (NAPA), che vede un accordo tra i porti italiani di Venezia, Ravenna e Trieste, quello Sloveno di Koper (Capodistria) e quello croato di Rijeka (Fiume).

<sup>10</sup> In economia la cosiddetta strategia *win-win* è una negoziazione alla fine della quale entrambe le parti soddisfano i propri interessi, o comunque hanno la percezione di aver raggiunto gli obiettivi inizialmente prefissati.

palto da parte delle imprese maggiori), sarebbe dunque possibile generare una serie di ricadute virtuose per l'intera economia italiana. In questa auspicabile prospettiva, è fondamentale strutturare nell'Alto Adriatico un sistema portuale integrato in grado di competere coi grandi porti dell'Europa settentrionale (creando una sorta di 'Rotterdam del Mediterraneo') che, capolinea della Nuova Via della Seta Marittima, intercetti una parte consistente degli ingenti movimenti finanziari, economici, commerciali da essa generati e muova cospicui capitali volti allo sviluppo congiunto, coordinato e lungimirante di svariati settori della nostra economia quali quello infrastrutturale, scientifico, tecnologico, turistico e culturale.

L'ambizioso progetto OBOR costituisce un nuovo legame non solo fisico ma anche psicologico tra Oriente e Occidente, risultando una sfida economica e politica dai risultati ancora incerti, ma dalle indiscutibili valenze: è pertanto certamente opportuno che l'Italia – proponendosi come *Italian Hub* (Crocenzi 2009) – vi partecipi in termini insieme propositivi e ponderati, al fine di coglierne al meglio le potenzialità di sviluppo. Rientra certamente in quest'ottica la visita di stato di 5 giorni compiuta tra il 21 e il 26 febbraio 2017 dal nostro presidente Mattarella che, insieme ai ministri Delrio e Alfano, è stato a Pechino, Shanghai, Chongqing e Xian. La finalità di ampliare il partenariato strategico tra Italia e Cina ha visto in questa importante occasione la sua concretizzazione nella firma tra i due paesi di accordi bilaterali in campo economico e culturale, l'esito dei quali sarà tutto da seguire e verificare in un futuro di breve e medio periodo.

#### RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- AA.VV. 2016. *Mondo Cinese* 158 (1: *Africa e Cina. Insieme cambieranno il mondo?*).
- Cardini, F., e A. Vanoli. 2017. *La Via della Seta. Una storia millenaria tra Oriente e Occidente*. Bologna: il Mulino.
- Crocenzi, F. 2009. *The Italian Hub. La Penisola tra l'Europa e la Nuova Via della Seta*. Soveria Mannelli: Rubettino.
- Ferrari, A. 2008. *Africa gialla. L'invasione economica cinese nel continente africano*. Novara: UTET.
- Frankopan, P. 2017. *Le Vie della Seta. Una nuova storia del mondo*. Milano: Mondadori.
- Fu, X., A. Zhang, and Z. Lei. 2012. "Will China's Airline Industry Survive the Entry of High-speed Rail?". *Research in Transportation Economics* 35 (1): 13-25. doi: 10.1016/j.retrec.2011.11.006.

- Fumagalli, M., a cura di. 2013. *La rete planetaria della Cina. Il Regno di Mezzo nel mondo globalizzato*. Santarcangelo di Romagna: Maggioli.
- Gardelli, S. *L'Africa cinese. Gli interessi asiatici nel continente nero*. Milano: Università Bocconi Editore.
- Gavinelli, D., and F. Lucchesi, eds. 2014. *Italy and China: An Envolving Geographical Perspective*. Milano: FrancoAngeli.
- Hu, X., S. Chang, J. Li, and Y. Qin. 2010. "Energy for Sustainable Road Transportation in China: Challenges, Initiatives and Policy Implications". *Energy* 35 (11): 4289-4301. doi: 10.1016/j.energy.2009.05.024.
- Mitter, R. 2009. *La Cina moderna*. Milano: Bruno Mondadori.
- Pomeranz, K. 2004. *La grande divergenza. La Cina, l'Europa e la nascita dell'economia mondiale moderna*. Bologna: il Mulino.
- Porto, M. 2016. "Investimenti lungo One Belt One Road. Ruolo dell'Italia e opportunità per le aziende italiane". *ISAG* 94: 1-55.
- Tjia, L.Y. 2016. *Explaining Railway Reform in China: A Train of Property Rights Rearrangements*. Abingdon - New York: Routledge.
- Violante, A., e C. Fiamingo, a cura di. 2013. *La Grande Muraglia è crollata*. Milano - Udine: Mimesis.
- Virano, M. 2017. "L'Ue e l'Italia non perdano il treno delle Vie della Seta". *Limes* 1: 151-161.
- Wang, C., and H. Wang. 2015. "Transport Development". In *The Geographical Transformation in China*, edited by M. Dunford and W. Liu, 262-291. London - New York: Routledge.
- Wang, J., F. Jin, M. Mo, and F. Wang. 2009. "Spatio-temporal Evolution of China Railway Network in the 20th Century: An Accessibility Approach". *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 43 (8): 765-778. doi: 10.1016/j.tra.2009.07.003.
- Xinru, L. 2016. *La Via della Seta nella storia dell'umanità*. Milano: Guerini e Associati.
- Zhang, F. (1987) 2009. *Economic Analysis of Chinese Transportation*. Morrisville: Lul.com.

